Dahlerup (1849-'50)

Il barone danese Hans Birch Dahlerup (Hillerod 1790-Copenhagen 1872), divenne nel 1849 comandante in capo della Marina da guerra austriaca e in quello stesso anno partecipò all'assedio di Venezia, insorta contro gli Asburgo. In seguito si stabilì a Trieste, riorganizzando la Marina e dimorando nella villa Necker. Le sue memorie, pubblicate originariamente in danese, vennero tradotte in tedesco all'inizio del Novecento.

(Da: H. B. Dahlerup, *In österreichischen Diesten*, Berlin 1911; tr. it. in *21 autori, impressioni di Trieste*, Trieste 1951)

Il colera era stato portato a Trieste da alcuni fuggiaschi da Venezia. Si diffuse rapidamente e s'affermò con alquanta violenza. Gran quantità di gente lasciò la città e i rimasti erano oppressi da umor cupo. Ben presto il teatro venne chiuso, essendo caduti vittime del morbo alcuni cantanti. Poca gente si arrischiava a uscir di sera. Subito dopo il tramonto venivano fatte ardere in tutte le strade fiaccole di pece e catrame per purificar l'aria. Le gustose angurie, proprio allora mature e che si vendevano ovunque in piccoli spacci, vennero severamente proibite dalla polizia, tra il generale rammarico, perché erano un frutto prediletto.

Nel mio giardino avevo un grande vigneto, un pergolato con copia eccezionale di bella uva matura delle qualità scelte. Era un gran piacere per mia figlia e la sua cameriera satollarsene ogni mattina. Io al contrario temevo che l'uva fosse dannosa, capace di provocar la malattia, perciò proibii di cogliere uva e in generale tutta l'altra frutta e di asportarne. In seguito appresi invece che l'uva matura non solo è inoffensiva, ma addirittura un preservativo dal colera.

Ogni giorno la servitù faceva in tutte le stanze suffumigi di bacche di ginepro. Quando, dopo il tramonto, si usciva sull'altana e si guardava giù nelle strade deserte, si rimaneva colpiti nel veder tanti roghi accesi uno presso l'altro.

Ogni giorno verso mezzodì andavamo in carrozza a Servola, ove scendevamo a passeggiare mezz'oretta per il colle. Qui, sulla via di S. Andrea, ove abitualmente c'erano equipaggi a dozzine e gente a passeggio a schiere, non incontravamo che un'unica carrozza, quella del pretendente al trono di Spagna Don Carlos con la sua famiglia che, al pari di noi, faceva regolarmente un po' di moto. Ma infine anche questa vettura scomparve perché, come apprendemmo, Don Carlos aveva abbandonato improvvisamente la città, spaventato da due casi letali nella sua famiglia, la morte del suo confessore e della moglie di un suo cameriere.

La regina di Grecia venne durante l'epidemia a Trieste, ma si recò direttamente in vettura al Molo S. Carlo, ove salì sulla scialuppa che l'aspettava e da lì a bordo di un vapore pronto alla partenza, che tosto alzò l'ancora e lasciò Trieste.

La gente moriva intorno a noi, nelle case e strade vicine. Non si vedevano che adulti e bambini vestiti di nero. Il primo caso letale tra i miei conoscenti si verificò nella famiglia del console Oesterreicher. Non li vedevamo da vario tempo e ci recammo una sera da loro. Entrai nella stanza facendo un accenno scherzoso, ma arretrai colpito nel veder tutta la famiglia nel più profondo lutto. Il fratello della signora era morto quel giorno stesso, e già sepolto. Ancora il giorno prima era stato con loro in campagna; li lasciò la sera perfettamente sano e allegro, ma durante la notte fu colpito dal male. Alle sei si mandò a cercar la sorella per condurla da lui, e alle sette era già morto. Il capitano di una nave mercantile danese, Frederiksen, desinò da me una volta a mezzogiorno. Aveva sulla nave la moglie e quattro figli; intendeva partire l'indomani. Due giorni dopo appresi ch'era morto.

La Marina perdette negli ultimi giorni dell'epidemia uno de'suoi più alti funzionari, il soprintendente de Kurdiger, persona di valore e abilità. Era stato con me a un'ispezione del magazzino centrale provvisorio della Marina e il mattino seguente mi fu comunicata la sua morte. Tuttavia io non mutai nulla nell'andamento della nostra vita durante la pestilenza, anzi offrii i miei consueti piccoli pranzi agli ufficiali e impiegati di Marina, e così passò il tempo, finché una forte bora e l'inizio del freddo alla metà di novembre troncarono di colpo l'epidemia. Era stata un'epoca grigia, che rimane ancora sempre nella mia mente come il periodo più sgradevole della mia vita.

FOTO ROLLI

Trieste, 2 settembre 1850

La più bella vista di Trieste si gode senza dubbio ai piedi dell'obelisco di Opicina. Si viaggia per ore attraverso la desolata pietraia del Carso, sulla quale sembra gravare una specie di maledizione; le rocce appaiono come figure grigie, si vedono rovine di case e di interi villaggi, cespugli secchi sembrano tendere le braccia e non c'è un punto dove la vita rallegri la vista. Un grigiore incerto e misterioso grava sul Carso finché, dopo un lungo viaggio, lo sguardo stanco si rianima alla vista dell'obelisco, quasi un simbolo della speranza. Ci si trova ancora nella valle delle lacrime, ma là in fondo tutto è splendido, vivo e fa pensare al Sud. Si incita il postiglione, si vola nell'ultima erta fino all'obelisco, ed ecco: ai piedi del viaggiatore incantato appare l'immagine dell'infinito, che il contrasto fra il mare di pietra e la natura viva rende ancora più affascinante. Sotto si apre il mare, sulle onde passano come cigni le vele splendenti, circondate da fertili coste a terrazzo disseminate di belle ville e, infine la città commerciale con la rada che si apre tutta come su una carta. Il panorama da Opicina è senz'altro uno dei più belli del mondo. Un'ottima strada scende con lievi curve e pendenze; fra ville, case di campagna si intravvede sempre con incanto il mare, e qualcosa preannuncia il Sud: si sente già l'Italia.

M. d'Asburgo (1850)

L'arciduca Ferdinando Massimiliano d'Asburgo (1832-1867), fratello dell'imperatore Francesco Giuseppe e noto per la tragica fine nel Messico, ben prima di stabilirsi a Trieste e di dare avvio alla costruzione del castello di Miramare aveva visitato il portofranco e i suoi dintorni. Diciottenne, nel 1850, giunse con l'altro fratello Carlo Lodovico per imbarcarsi alla volta della Grecia.

(Da: Massimiliano d'Asburgo, *Mein erster Ausflug. Wanderungen in Griecheland*, Leipzig 1868; trad. it. in: *Viaggi in Italia 1851-1852, 21 autori, impressioni di Trieste*, Trieste 1951)

La città è moderna con l'impronta di un centro commerciale, gli edifici sono grandi, imponenti e puliti, ma non belli architettonicamente, le strade di una noiosa regolarità, troppo simili una all'altra per essere interessanti. Anche dal punto di vista storico offrono ben poco. Soltanto nei pressi del duomo, situato su un colle, vi sono antichità romane e paleocristiane, non molto significative, però.

Naturalmente chi arriva a Trieste, cerca di alloggiare in riva; perciò anche noi scendemmo all'Hotel National, con la vista sul mare, uno dei migliori alberghi che io conosca. Poiché conoscevamo già Trieste da una visita precedente, non ci annoiammo con le cosiddette meraviglie morte, osservammo piuttosto la vita della città, che durante quel breve soggiorno ci presentò lati interessanti. Dopo un'eccellente colazione a base di pesce, nel ben fornito fondaco cinese, apprendemmo che la nave «Wellington», con equipaggio cinese e indiano, sarebbe salpata il giorno seguente, diretta a Londra. Allora ci facemmo portare con una barca a bordo della «Wellingtont», e dopo esserci fatti capire in qualche modo parlando inglese, salimmo in coperta per una scaletta di corda. Ci sembrava di essere in qualche illustrazione «Vieuxlac», tanto eravamo stati trasportati in un'atmosfera cinese. Eravamo circondati da uomini brutti, di media statura, dal colorito giallastro, dagli zigomi larghi, dal naso schiacciato, dagli occhi obliqui e con un codino nero lungo qualche piede, che scendeva dal mezzo della testa, per il resto completamente rasata. Indossavano una specie di tunica a sacco ed ampi pantaloni della stessa stoffa scolorita; alcuni avevano un copricapo di bambù a forma di ombrellino, la nuca nuda ed i piedi scalzi: questi erano i marinai della nave. Avevano un aspetto goffo, ma bonario: il viso sarebbe sembrato piatto e stupido, se non fosse stato illuminato da occhi neri e intelligenti. Da un'altra parte, isolati e più riservati, c'erano gli ometti esili, dal colorito scuro e lucido, dai lineamenti più regolari, che dimostravano però una maggiore diffidenza, con i capelli neri e gli occhi lucenti; a parte il turbante, erano vestiti come i cinesi. La loro espressione era sognante, ma cupa, i modi seri e riservati: era l'equipaggio indiano, completato da tre o quattro europei, tra i quali c'era anche il capitano inglese, un uomo rozzo e scortese, in contrasto con la festosa accoglienza dei cinesi.

Kodak EXPRESS

Si può dire che il commercio marittimo dell'Austria ebbe inizio con l'incorporazione nello Stato austriaco di Venezia e dei suoi possedimenti lungo le coste adriatiche; questo accadde dapprima con la pace di Campoformio e la pace di Luneville consolidò l'Austria nel suo possesso.

Napoleone sarebbe dunque realmente il fondatore del commercio marittimo austriaco. Vero è bensì che quando si accorse dei vantaggi che sarebbero derivati in seguito all'Austria, egli tolse queste concessioni con il Trattato di Presburgo e quindi con la pace di Vienna nel 1809.

(...) Come avvenne dunque che Trieste e non Venezia divenne il punto di partenza della nuova fiorente navigazione adriatico? Venezia era una città di ricordi, Trieste invece aveva come gli Stati Uniti il vantaggio di non possedere alcun passato. Composta da una variopinta e disordinata compagine di commercianti e speculatori, italiani, tedeschi, inglesi, francesi, greci, armeni ed ebrei, non era gravata da tradizioni come la città della laguna. E mentre il commercio veneziano dei cereali ancora durante il secolo XVIII, si teneva stretto alle sue antiche relazioni, Trieste legava il suo destino con l'ascendente stella di Odessa, tanto al principio del XIX secolo riuscì a svincolare completamente dal commercio dei cereali nel Mediterraneo tutti i suoi rivali.

Finalmente riunita all'Austria, Trieste aveva una posizione naturale ben diversa da quella che aveva Venezia, perché formava il naturale sbocco di un esteso ed inesauribile retroterra, mentre Venezia non era stata mai altro che un porto lontano e isolato del Mare Adriatico, (e che s'impadronì del traffico mondiale delle merci, e che questa usurpazione costruì a spalle dell'ignoranza e degli aiuti di una società sconosciuta).

La prosperità di Trieste è dipendente dunque unicamente dallo sviluppo delle forze produttive e dei mezzi di comunicazione in quello immenso complesso di territori che opera sono sotto il dominio austriaco. Un'altro vantaggio di Trieste è rappresentato dalla sua vicinanza alla costa orientale del Mare Adriatico, che forma la base di un commercio costiero quasi del tutto sconosciuto ai Veneziani; qui è anche la scuola vivaio per quell'ardita razza di marinai che Venezia non è stata mai in grado di valorizzare per sé completamente. (...)

Marx (1857)

Karl Marx (1818-1883) studiò a Bonn e a Berlino. Nel 1844 conobbe Friedrich Engels e assieme, quattro anni più tardi, stesero il *Manifesto del partito comunista.* Negli anni successivi continuò a elaborare la sua filosofia approfondendo le teorie economiche che ne erano alla base e nel 1867 pubblicò la sua opera più organica, *Il Capitale.* Già dieci anni prima aveva soffermato la sua attenzione sul porto di Trieste, scrivendo due articoli per il «New York Herald Tribune» da cui sono tratti i brani che seguono.

(Da: *New York Herald Tribune,* 1857; trad. in G. Botteri, *Una storia europea di liberi commerci e traffici,* Trieste 1988)

Ad onta di tutto ciò, l'odierno commercio e navigazione triestini sono ancora lontani dal punto nel quale il commercio è questione pienamente di comune routine e di una logica azione di forze produttive pienamente sviluppate. Si riflette unicamente alla situazione economica dell'Austria, all'incompleta composizione dei suoi mezzi di traffico, alla gran parte della sua popolazione che si veste ancora di pellicce di pecora e che è ancora priva di un più alto tenore di vita. Nella stessa misura che l'Austria costruisce i suoi strumenti di traffico, qualora essa li portasse allo stesso livello delle ferrovie della Germania, anche il commercio di Trieste penetrerebbe celermente e molto vigorosamente verso l'interno dello Stato.

Il completamento della ferrovia da Trieste a Vienna con una ramificazione da Cilli a Pest determinerebbe una rivoluzione nel commercio austriaco, dal quale nessuno trarrebbe maggior vantaggio come Trieste. Questa ferrovia certamente esordirà con un traffico di merci che sarà maggiore di quello di Marsiglia, ma l'ampiezza che questo potrà prendere può essere considerato quando si pensi che tutte le regioni (i Länder austriaci) possiedono una popolazione di 30.996.000 abitanti, quanto la Francia nell'anno 1821, e che il retroterra (Hinterland) del porto comprende una superficie di 60,398,000 ettari, dunque sette milioni di ettari più della Francia.

La camera di commercio di Trieste non si è solamente collegata con la società francese

foto ROLLI

per il canale *di Suez, ma ha pure inviato* agenti *per indagare sul Mar Rosso e le coste* dell'Oceano *Indiano, per promuovere in* quelle *regioni le operazioni* commerciali che si era *proposta. Una volta tagliato* l'istmo, *allora Trieste necessariamente* fornirà tutta *l'Europa orientale* con merci indiane; il *tropico del* Cancro e Gibilterra saranno ad essa egualmente vicina, e una navigazione di *5000* miglia porterà le sue navi agli stretti della Sonda.

Dunque Trieste è destinata a raggiungere nel prossimo tempo l'importanza che Marsiglia, Bordeaux, Nantes e Havre prese insieme rappresentavano per la Francia. (...) Lo sviluppo di questo commercio è in gran parte da attribuire alle premure del Lloyd austriaco, una società fondata dagli inglesi, ma che dal 1836 è nelle mani di capitalisti triestini. All'inizio del Lloyd non aveva che un piroscafo che una volta alla settimana navigava fra Venezia e Trieste. Questo collegamento venne presto trasformato in giornaliero. In seguito i piroscafi del Lloyd incrementarono il commercio di Rovigno, Fiume, Pirano, Zara e Ragusa sulla costa istriana e dalmata. Quindi vennero in campo la Romagna poi l'Albania, l'Epiro e la Grecia. I piroscafi non avevano ancora abbandonato il Mare Adriatico quando nella rete del traffico che venne progettata dal Lloyd, sono stati compresi l'arcipelago greco, Salonicco, Smirne, Beirut, Tolemaide e Alessandria. Alla fine i suoi piroscafi penetrarono nel Mare Nero e conquistarono immediatamente innanzi agli occhi della Russia e della Turchia le linee che riunivano Costantinopoli con Sinope e Trebisonda, Varna, Braila e Galatz.

Così progredisce la società che era stata fondata unicamente per la navigazione costiera austriaca nel mare Adriatico; dopo essersi assicurata il Mar Nero, attende (evidentemente dopo l'apertura del Canale di Suez) di penetrare anche nel Mar rosso e nell'Oceano Indiano.

È certo – dice un autore francese – che le silenziose ma costanti premure di questa società commerciale per il destino del Levante, per vani anni, era per lo meno senz'altro più importante e onorevole di quelle dei diplomatici austriaci. (...)

Successivamente il governo austriaco scoprì che per quanto Trieste corrispondesse magnificamente quale porto commerciale, non era adatto a porto di guerra. Esso dovette finalmente però ricordarsi dell'insegnamento che Napoleone ebbe ad accettare per il Mare Adriaco, e fare di Pola il centro dell'amministrazione della Marina.

Tutto sempre secondo la consuetudine austriaca: i primi anni vennero impiegati per il trasferimento dell'ammiragliato a Pola invece di costruire cantieri e caserme. Il sistema di difesa consiste nel fuoco incrociato che viene diretto verso il porto dalle isole e nell'impiego delle cosiddette torri di Massimiliano che avrebbero il compito di impedire alle navi di lanciare bombe sul porto. Oltre ai vantaggi strategici Pola possiede anche l'insostituibile qualità di un buon porto giacché è bene in grado di allestire una grande flotta.

L'Istria possiede quercie come Napoli, la Carniola, la Carinzia e la Stiria sono inesauribilmente ricche di abete che formano l'articolo principale dell'esportazione triestina; la Stiria possiede grandi giacimenti di ferro, per il porto di Ancona, Pola è il mercato più comodo; il carbone viene finora fornito dall'Inghilterra, ma nelle miniere presso Sebenico si cominciano a produrre migliori qualità e quando sarà aperto al traffico la ferrovia fra Trieste e Vienna, potranno giungere qui dal Semmering prodotti migliori.

I prodotti dell'Istria che crescono sovra un terreno calcareo sopportano in genere lunghi trasporti. Olio se ne trova molto, i grani ungheresi sono molto vicini, maiali vengono forniti dalla valle del Danubio in quantità enormi. Questi maiali ora vengono inoltrati a Galart e Amburgo, ma la ferrovia li porterà a Trieste e Pola.

Di fronte a tutte queste eccellenti condizioni per il rinnovamento di una potenza marittima esiste un solo impedimento, l'Austria stessa. Qualora l'Austria potesse sviluppare con la sua odierna organizzazione e sotto al suo attuale governo una forte potenza commerciale e marittima nel Mare Adriatico, questo sarebbe uno schiaffo in faccia a tutte le sue tradizioni, le quali da ogni potenza marittima sono vincolate alla libertà. In altre parole gettare all'aria le tradizioni significherebbe gettare all'aria l'Austria stessa.

Kodak EXPRESS